

CRETA



Figura 229: Mapa de Creta con ubicación de los puertos nombrados dentro del Catálogo. Imagen de la autora (imagen modificada sobre la base del mapa topográfico de ArcGis).

167. OLUNTE (p)

Coordenadas: 35°15'31.9"N/ 25°43'54.6"E

Características: entre una isla y el continente/ área casi lagunar

Intervenciones:

Fuentes: Scyl., 47; Stad., § 350

Bibliografía: De Graauw 2014

El puerto de Olunte surgía en la que era prácticamente un área lagunar dentro de la bahía de Hagios Nicolaos, entre la isla de Creta y la de Kalydon. Este puerto resultaba muy bien resguardado de los vientos, aunque fuertes ráfagas procedentes de las montañas podían dificultar sensiblemente la parada en dicha cuenca (*Fig. 230*).

El uso del puerto de Olunte en edad arcaica-clásica se encuentra confirmado por su mención dentro del Periplo de Escílax; posteriormente Olunte se menciona también en el *Stadiasmus*¹.



Figura 230: El área portuaria de Olunte. Google Earth.

¹ Scyl., 47: «... και λιμὴν ἐν αὐτῷ Ὀλοῦς...» (“el puerto y Olunte” trad. García Moreno y Gómez Espelósín); *Stadiasmus* (§ 350): «Ἀπὸ Χερρονήσπυ εἰς Ὀλοῦντα στάδιοι ξ'. ἄκρα ἐστίν· ὕφορμον ἔχει καὶ ὕδωρ καλόν· ἀπέχει δὲ ἀπὸ τῆς γῆς σταδίου κ'.» (“Desde el Quersoneso a Olunte hay 260 estadios. Hay un promontorio, bajo el cual hay agua limpia. Dista del continente 20 estadios” Trad. de la autora a partir de la versión griega editada por Müller, K., 2010).

168. DICTE

Coordenadas: 35°11'55.2"N/ 26°16'59.7"E

Características: en una bahía/protegido por una isla en alta mar

Intervenciones:

Fuentes: A.R., IV, 1640

Bibliografía: De Graauw 2014

El puerto del que habla Apolonio de Rodas se identifica con el actual Rousolakos². La bahía en donde se encuentra situado (bahía de Kiona) está al abrigo del *meltemi*, que podía convertir en verdaderamente peligrosos los viajes hacia Cabo Sidero y el norte de Creta (*Fig. 231*). Además la zona tenía un fácil acceso al interior de la isla.

El fondo, de barro intercalado con rocas, hacía inseguro echar el ancla.

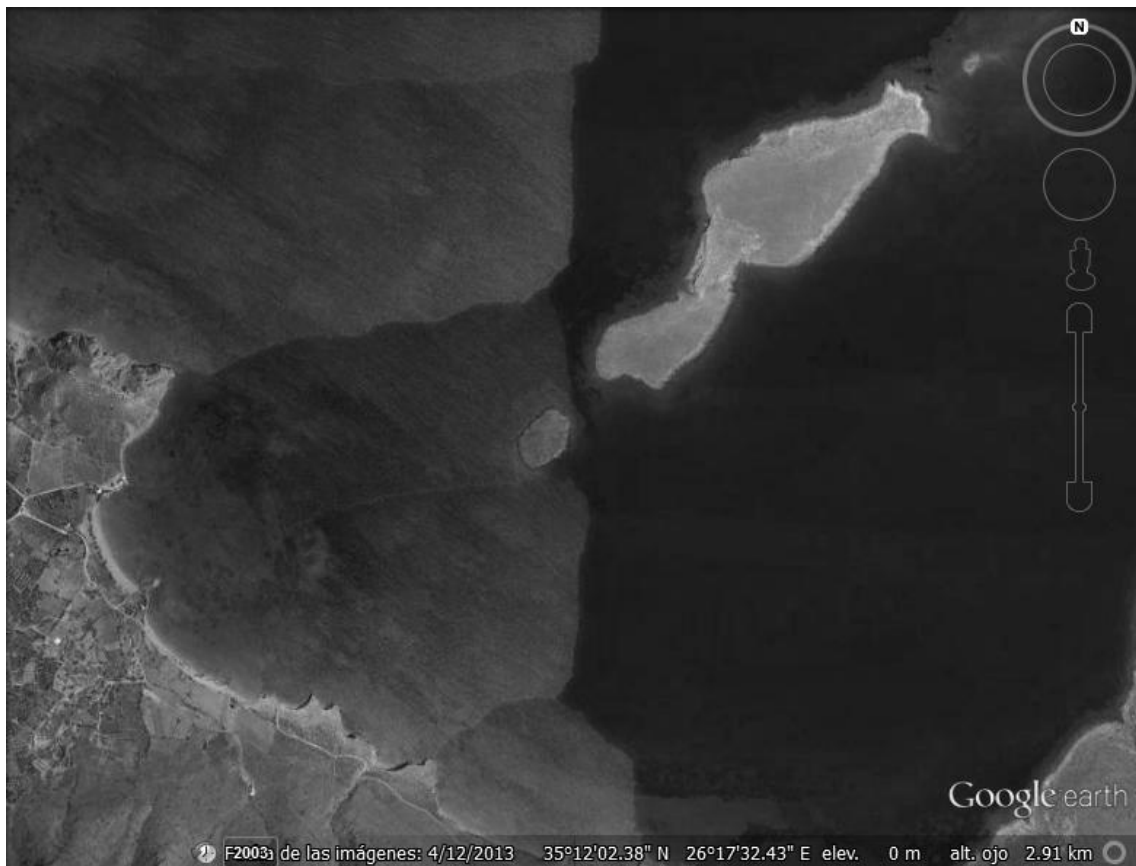


Figura 231: La bahía de Kiona, Creta. Google Earth.

² A.R., IV, 1640: «τοὺς δὲ Τάλως χάλκειος, ἀπὸ στιβαροῦ σκοπέλοιο/ ῥηγνύμενος πέτρας, εἶργε χθονὶ πείσματ' ἀνάσαι,/ Δικταίην ὄρμιοιο κατερχομένους ἐπιωγήν.» (“Mas a ellos el broncíneo Talos, arrancando peñascos del sólido promontorio, les impedía atar amarras en tierra a su llegada a la bahía del puerto de Dicte.” Trad. Valverde Sánchez). Para su identificación véanse: De Graauw, A. (2014) y Flemming, N. (1981).

169. SIBRITA

Coordenadas: 35°05'38.3"N/ 24°41'37.7"E

Características: en una bahía / en el estuario de un río

Intervenciones:

Fuentes: Scyl., 47; Stad. § 332

Bibliografía: De Graauw 2014

El puerto de Sibrita, del que habla el periplo de Escílax y – posteriormente – el *Stadiasmus*³, se tiene que ubicar en la costa meridional de Creta, dentro de la parte septentrional del golfo Mesaras, en correspondencia con la desembocadura de un curso de agua (*Fig. 232*).



Figura 232: La ensenada de Sibrita, actual Agia Galini. Google Earth.

³ Scyl., 47: «... πρὸς νότον Σύβριτα...» (“Hacia el sur Sibrita y un puerto” trad. García Moreno y Gómez Espelosín) ; Stad. (§ 332): « Ἀπὸ Σύβης εἰς Λισσὸν στάδιοι λ'.» (“Desde Sulia a Lissas 30 estadios.” Trad. de la autora a partir de la versión griega editada por Müller, K., 2010).

170. LISSA (p)

Coordenadas: 35°14'13.4"N/ 23°47'30.1"E

Características: entre dos promontorios

Intervenciones:

Fuentes: Scyl., 47

Bibliografía: De Graauw 2014

El puerto de Lissa aparece nombrado en Escílax, quien lo coloca en las cercanías del Cabo Criu - Metopon⁴, 2 km en el SO del actual Sougia (*Fig. 233*).



Figura 233: Foto de satélite del puerto de Lissa, Creta. Google Earth.

⁴ Scyl., 47: «... πρὸς νότον δὲ Λίσσα πόλις καὶ λιμὴν παρὰ Κριοῦ μέτωπον» («... hacia el sur la ciudad de Lissa y su puerto junto al “hocico de carnero”...» trad. García Moreno y Gómez Espelosín). Otra referencia a este puerto se encuentra en el Stadiasmus § 332 (véase nota precedente).

171. FALASARNA (ρ) λιμὴν κλειστός

Coordenadas: 35°30'38.7"N 23°34'10.0"E

Características: área lagunar

Intervenciones: atarazanas (ι)/ embarcaderos con torres(ι)/ puerto incluido en el circuito mural a partir de finales del siglo IV a.C. algodón/ dos puertos (uno interior)

Fuentes: Scyl., 47; Dion., Calliphon., 118 – 122; Stad. §343.

Bibliografía: Blackman y Rankov 2013; De Graauw 2014; Hadjdaki 1988; Hadjdaki y Frost 1990.

Falasarna estaba situada en la costa occidental de Creta, dentro de la bahía de Livadi, en una situación ideal para el control de la entrada O del Mar Egeo. A poca distancia de ella en dirección S un pequeño islote (Petalida) la protegía de los vientos dominantes.

El asentamiento surgía sobre un promontorio, llamado Koutri, que se prolongaba en el mar creando dos bahías: una en el N y otra en el S. La zona fue habitada a partir de la época minoica y el hallazgo de una necrópolis atribuible a la edad arcaica ha hecho suponer la existencia de un centro marítimo frecuentado ya en el siglo VI a.C., si bien las excavaciones del puerto han restituido material de finales del siglo IV a.C. En particular, es probable que la organización de la *polis* se remonte al fin del periodo

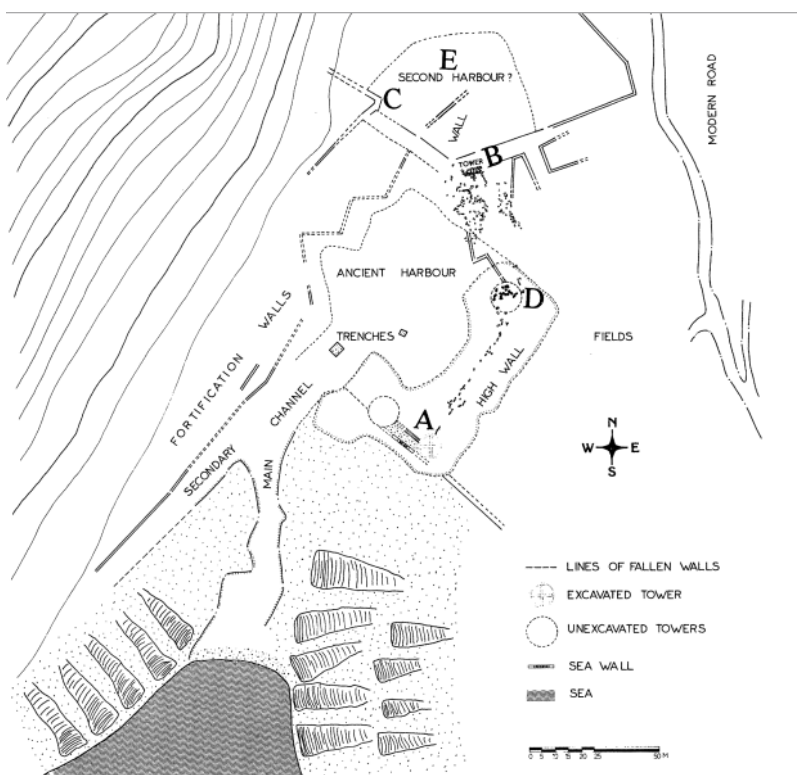


Figura 234: Plano del puerto de Falasarna con representación del hipotético segundo puerto interior. Hadjdaki, E. y Frost, H. (1990), p. 514, fig. 1).

geométrico, en consecuencia del sinecismo de las *komai* de la zona⁵.

Sin embargo, fue durante el periodo clásico y helenístico que el puerto de Falasarna desarrolló un papel importante y – especialmente – con posterioridad al 335 a.C., fecha en la que se

⁵ Hamps, H. (2006)

data la construcción del “puerto interior”⁶. Antes de finales del siglo IV a.C. la zona al E del promontorio era una laguna natural con acceso al mar: sucesivamente la cuenca se dragó y se remodeló dándole una forma aproximadamente cuadrangular (100 x 75 m)⁷ (Fig. 234). Su perímetro se delimitó con muelles dotados de anillos para el amarre (Fig. 235) y es probable que las cuatros esquinas alojasen torres de control⁸. La torre mejor conservada es la de SE, circular, de 4.5 m de altura y 9 m de diámetro. En ella, el pasaje de la base a la superestructura está marcado por un *kymation*. El sistema constructivo se basa en el empleo de largos bloques isódomos de piedra arenisca, ensamblados entre ellos sin recurrir a morteros. Este puerto, al que quizás seguía otro en el interior⁹,



distaba 100 m del mar y se conectaba con él a través de dos canales artificiales. El primero, de 20 m de largo, estaba excavado en la roca y permitía el tránsito de embarcaciones; el segundo, menos largo y menos profundo, estaba destinado al uso por parte de naves pequeñas o, más bien, era parte de un sistema para controlar que el cothon artificial no se colmatase¹⁰.

Figura 235: Particular del muelle con agujeros y piedras de amarre. Hadjidaki, E. (20049, p. 115.

⁶ El puerto se encontraba dentro del circuito mural de la ciudad y el área empezó a ser excavada entre los años 1986-1987 bajo la dirección de Hadjidaki. Hadjidaki, E. (1988); Hadjidaki, E. y Frost, F.J. (1990). Las fuentes literarias hablan de la existencia de un puerto “kleistos”: Scyl., 47 («... ὡς ἀκρωτηρίῳ ἐστὶ Φαλασάρνα καὶ λιμὴν κλειστός» “Hacia el promontorio, la primera ciudad hacia la puesta del sol es la mencionada Falasarna, con un puerto cerrado.” Trad. García Moreno y Gómez Espelosín); Dion. Calliphon., 118 – 122 en Müller (GGM), p. 242. En el *Stadiasmus Maris Magnis* (§343) se lee: « Ἀπὸ τοῦ Ἀκοιτίου εἰς Κυδωνίαν στάδιοι ζ'. πόλις ἐστίν· ἔχει λιμένα, καὶ εἰς τὴν εἴσοδον βράχη ἔχει» (“Desde Bienno hasta Falasarna estadios 160. Aquí hay un fondeadero, un emporio y una antigua ciudad” Trad. de la autora a partir de la versión griega editada por Müller, K., 2010). En el puerto interior se ha señalado la presencia de huellas de un posible complejo de atarazanas. Hadjiaki, E. y Frost, F.J. (1990), p. 524

⁷ *Ibidem*.

⁸ *Ibidem*

⁹ La existencia de una segunda cuenca portuaria tiene todavía que ser confirmada/descartada por la prosecución de las excavaciones. Éstas aclararán también la presencia o ausencia de atarazanas en el segundo puerto (Blackman y Rankov, 2013, pp. 581-582).

¹⁰ La existencia de dos canales de comunicación con el mar abierto encuentra comparaciones también en obras portuarias de época precedente. Véanse a este propósito los puertos de Troya y de Pilos tratados en el capítulo I. Zangger, E. et al. (1997) y (1999).

172. CIDONIA (p) λιμὴν κλειστός

Coordenadas: 35°31'05.7"N/ 24°01'01.5"E

Características: en una bahía con entrada estrecha

Intervenciones: reforzamiento de la cadena de arrecifes naturales

Fuentes: Scyl., 47; Stad. § 343.

Bibliografía: De Graauw 2014; Lehamann- Hartleben 1923.

El puerto Cidonia se encontraba al Occidente de la península de Akrotiri, en la parte septentrional de la isla de Creta. Su posición era ideal porque se ubicaba justo en frente del Peloponeso, para llegar al cual era suficiente seguir las corrientes marinas naturales.

Según Escílax Cidonia poseía un puerto cerrado¹¹. Dado que no han sido encontrados restos de estructuras artificiales, se ha pensado que la mejora operada en el puerto de Cidonia consistiese en un reforzamiento de la cadena de arrecifes naturales que se extendían en el N de la cuenca¹². Los acantilados habrían servido, por lo tanto como rompeolas natural, capaces de defender la cuenca de Cidonia del *meltemi*¹³ (Fig. 236).



Figura 236: Foto de satélite del puerto de Cidonia tal y como aparece hoy en día.

¹¹ Scyl., 47: « Κυδωνία καὶ λιμὴν κλειστός πρὸς βορρῆαν » “Cidonia con su puerto cerrado hacia el norte...” Trad. García Moreno y Gómez Espelosín). Véase también Stad., § 343.

¹² Lehmann – Hartleben (1923), K., pp. 57-58.

¹³ En el puerto de Kydonia el fondo no garantizaba una óptima retención del ancla. Greek Water Pilot, (1981), p.320.

173. RETHYMNO (p)

Coordenadas: 35°22'14.9"N/ 24°28'06.6"E

Características: en las cercanías de un promontorio (¿puerto doble?)

Intervenciones: rampas (clásicas o helenísticas)

Fuentes:

Bibliografía: Blackman y Rankov 2013; De Graauw 2014; Flemming y Pirazzoli 1981; Spandagos 1999.

En Rethymno han sido encontradas dos rampas entalladas en el lado occidental del promontorio que aloja la Fortezza Veneziana y en donde antiguamente tuvo que asentarse la *acrópolis*¹⁴. Estas estructuras, por lo tanto, se ubican en la parte opuesta (Oeste) con respecto a la bahía en la que, al menos a partir de la edad medieval, el puerto se instalaba (es decir la parte oriental) (*Fig. 237*).

Según algunos estudiosos es probable que también durante la época antigua el puerto se situase en el lado Este del promontorio, por lo que – si la hipótesis es verídica – Rethymno se aprovechó de ambas cuencas con fines portuarios¹⁵. Los datos relativos a las estructuras encontradas son parciales, pues no proceden de excavaciones específicas sino de investigaciones llevadas a cabo por K. Baika entre 2003 y 2005 por cuenta de la Prefectura de Antigüedades Subacuáticas¹⁶.

Las dos instalaciones (Rhethymno 1 y Rhethymno 2) tienen diferentes orientaciones (la primera hacia el N, la segunda hacia el NE), formando entre ellas una esquina de 50° (*Fig. 238*). Rhethymno 1 consta de una rampa¹⁷, mientras que Rhethymno 2 cuenta con al menos dos rampas, pero no se excluye una extensión ulterior hacia el S.

La cronología de ambas intervenciones es incierta y necesitaría ser aclarada a través de excavaciones, sin embargo – a través de comparaciones con estructuras similares del Mediterráneo – parece posible contextualizar las rampas en la época clásica o – más bien – helenística¹⁸.

¹⁴ Baika, K. en Blackman y Rankov (2013), pp. 501- 509.

¹⁵ La utilización de las dos cuencas se ve sostenida por Spandagos, G. (1999). El descenso del nivel del mar en la zona S de 0.10 m. Flemming, N. y Pirazzoli, P. (1981). La parte occidental se utilizaba probablemente con funciones principalmente comerciales, la oriental con fines militares (según parece sugerir la presencia de rampas).

¹⁶ Baika, K. en Blackman, D. y Rankov, B. (2013), pp. 501-509.

¹⁷ En la extremidad N de la rampa (o sea la parte que da al mar) se han encontrado huecos que probablemente alojaban palos de maderas utilizados para arrastrar los barcos. *Ibidem*

¹⁸ *Ibidem*



Figura 237: Foto de satélite del Rethymno con indicación del área de hallazgo de las rampas. Imagen de Google Earth modificada por la autora.

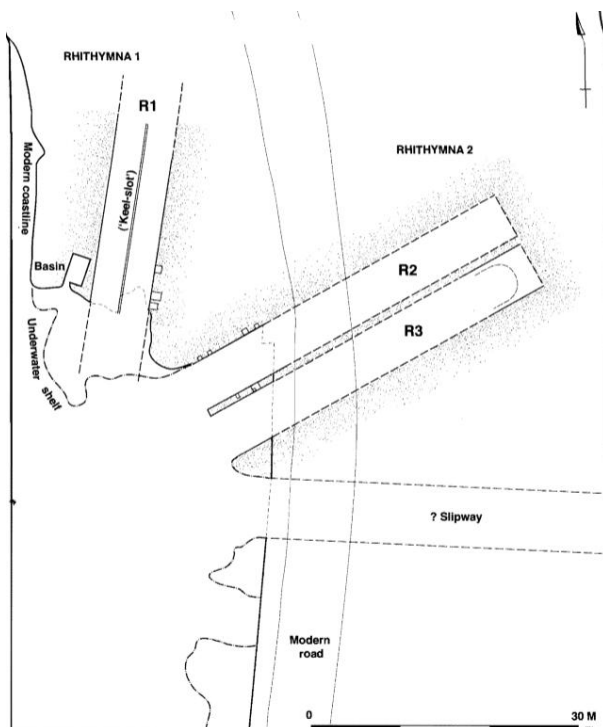


Figura 238: Plano arqueológico de las rampas. McKenzie en Blackman, D. y Rankov, B., (2013), p. 503, fig. B19.2

174. AMNISO

Coordenadas: 35°20'07.6"N/ 25°11'38.3"E

Características: en el estuario de un río/ en las cercanías de un promontorio

Intervenciones:

Fuentes: Hom., Od., XIX. 185 y ss.; Str., X.4.8.

Bibliografía: De Graauw 2014; Evans 1928; Flemming y Pirazzoli 1981; Schäfer 1981.

Amniso se encuentra a 7 km al Este de Heraklion y durante la época minoica sirvió como puerto de Cnosso¹⁹. Se localizaba en el estuario del río Carteros, en correspondencia con una playa de arena de aprox. un 1 km de longitud²⁰.

Probablemente fue utilizado sin solución de continuidad, ya que resultaba muy bien protegido de los vientos del Este gracias a la presencia del promontorio de Nea Halicarnaso; se quedaba, sin embargo, a merced de los vendavales septentrionales²¹.

Amniso presenta hoy en día un nivel de sumersión de 1.5 m con respecto a la época minoica²² (Fig. 239).



Figura 239: El área portuaria de Amniso, foto de satélite. Google Earth.

¹⁹ Str., X.4.8: «Μίνω δέ φασιν ἐπινεῖω χρήσασθαι τῷ Ἀμνισῶ, ὅπου τὸ τῆς Εἰλειθυίας ἱερόν» (“Pero se dice que Minos utilizaba el puerto de Amniso, donde está el santuario de Ilitia”. Trad. Torres Esbarranch). En la zona hay restos de atarazanas que se remontan a época minoica.

²⁰ Schäfer, J. (1981)

²¹ De hecho, el puerto aparece ya nombrado en Hom., Od., XIX. 185 y ss., que lo define como λιμὴν χαλεπός, es decir, “puerto difícil”. También Evans, A.J. (1928), p. 238, escribió “the natural conveniences of the place as a seaport were not such as would have led us to expect such a flourishing community. The protection afforded by the headland to the East was not itself of great value, since the wind in this part of Crete blows rarely from that quarter. On the other hand, the Western horn of the bay gave but little shelter against the prevailing North-West gales”.

²² Flemming, N. y Pirazzoli, P. (1981).